ABC

La II Guerra Mundial

63

«El día más largo»

Desembarco en Normandía

El SHAEF-Jefatura Suprema de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas: de izquierda a derecha, Bradley, Ramsay, Tedder, Eisenhower, Montgomery, Leigh-Mallory y Bedell-Smith

El «Día D» de Eisenhower

«Al avanzar la mañana era evidente que el desembarco iba bastante bien. Montgomery salió en un destructor para visitar las playas y buscar un sitio donde establecer su puesto de mando avanzado; yo prometí ir a verle al día siguiente (...).

Hicimos la travesía en un destructor, y al llegar vimos que las Divisiones 1 y 29, después de poner pie en la playa de Omaha, habían logrado desalojar al enemigo y se internaban con rapidez. Aún quedaban focos aislados de resistencia y desde algunos de ellos se hacía un endiablado fuego de artillería contra nuestras playas y los barcos de transbordo. Tuve oportunidad de hablar con el general Bradley, a quien encontré animado como siempre y con buena impresión sobre los acontecimientos (...).

En la playa de Omaha, una división enemiga alerta, la 352, que, según declaraciones de los prisioneros, había realiza-

Cuartel General de Ike Eisenhower en Bushey Park

Restos de un Sherman en Avranches

do maniobras y ejercicios de defensa en aquellos lugares, era la razón para que allí fuese la lucha particularmente intensa.

En el transcurso del día recorrí las playas, aprovechando ocasiones de conversar con los principales jefes, incluso con Montgomery. Al anochecer, y mientras navegábamos a toda máquina a lo largo de la costa, nuestro destructor encalló y sufrió tan graves averías que nos vimos obligados a transbordar a otro buque para regresar a Portsmouth.

(Dwight. D. Eisenhower. «Cruzada en Europa». Editorial Janés.)

John Eisenhower: «El día que mi padre tomó la decisión más importante de la guerra»

En 1984, al cumplirse el XL aniversario del desembarco, el prestigioso semanario francés *«Le Figaro Magazine»* publicó una monografía sobre el «Día D», que incluía una entrevista a John Eisenhower, hijo del general aliado. Reproducimos ahora los principales datos aportados en la misma:

«Quedaban veinticuatro horas para el desembarco. Antes que descansar en estos difíciles momentos, Eisenhower prefiere salir al campo para hablar con los hombres que habrán de acometer la más peligrosa aventura de la guerra. Visita primero a las tropas británicas, en Portsmouth, donde los «tommies» están embarcando. El espectáculo le levanta la moral.

Más tarde, por la mañana, mientras charla con un grupo de periodistas, descubre un rayo de sol que se filtra por la puerta de la tienda.

—«¡Por San Jorge. Aquí está el sol!», exclama.

Vuelve a su caravana y se sienta ante la mesa de trabajo. En un pedazo de papel escribe unas líneas rogando al cielo, que jamás se publicaran:

—«Nuestro desembarco ha fracasado y yo he mandado las tropas. Mi decisión de atacar se tomó con los datos más favorables para llevar a cabo el asalto. El Ejército, la Aviación y la Marina han cumplido con su deber en una increíble demostración de valor y sacrificio. Si hay que buscar un culpable del fallo de esta tentativa, ése soy yo. Yo soy el único responsable.»

EL PODERÍO INDUSTRIAL NORTEAMERICANO

«El día en que terminó la tempestad fui en avión de un extremo de nuestra línea costera al otro, y conté más de trescientos navíos naufragados, prescindiendo de los más pequeños; algunos estaban tan averiados que no pudieron rescatarse.

Al iniciarse el temporal, una división norteamericana, la 83, estaba aún en los buques, frente a la playa. No era posible el desembarco en masa, y ello obligó a las tropas a pasar por una prueba sumamente dura y peligrosa durante toda la tormenta. Cuando visité a esa unidad el día que pudo al fin desembarcar, encontré a muchos de sus hombres aún mareados y agotados.

No hubo cuadro en la guerra que me diera tal impresión del poderío industrial de Norteamérica como el material destrozado por las olas en las playas de desembarco. Para cualquier otra nación, aquel desastre casi habría sido decisivo; para la capacidad de producción de los Estados Unidos, la gran tormenta fue tan sólo un pequeño escarceo en el desarrollo de nuestra concertación».

(«Cruzada en Europa». D. D. Eisenhower. José Janés. Barcelona, 1949.)

Dos soldados norteamericanos al asalto

Tropas aerotransportadas británicas

Los protagonistas del «Día D»

General Dwight Eisenhower

Comandante supremo de las Fuerzas Aliadas. Cerebro de la operación de desembarco en Europa, planeó todos los detalles del «Día D». Su principal virtud, sin embargo, tal vez fue más política que militar, al lograr coordinar los intereses de las potencias implicadas en el asalto. La decisión de mayor responsabilidad a la que debió hacer frente fue la confirmación de la fecha de la invasión, retrasada veinticuatro horas por el mal tiempo.

Almirante Bertram Ramsay

Marino británico responsable de «Neptune», nombre clave de las operaciones anfibias desarrolladas el día 6 de junio. Hizo posible la llegada a las playas normandas de un millón de soldados aliados, movilizando la mayor flota naval jamás conocida.

Mariscal de Campo Bernard Montgomery

Comandante de las Fuerzas Terrestres Aliadas. Su insistencia en modificar los planes originales de «Overlord», ampliando la fuerza anfibia de tres a cinco divisiones, permitió a los aliados establecer una sólida cabeza de playa en Normandía.

Mariscal del Aire Trafford Leigh-Mallory

Comandante de las Fuerzas Aéreas Aliadas. Su gran contribución fue el «plan de transporte», componente previo al desembarco destinado a cor-

(Pasa a pág. 997)

La vigilancia de Cunningham desde el Almirantazgo

«A la una de la madrugada del día 6, nada indicaba que el enemigo se hubiera alertado. Generalmente, el tiempo ventoso parece favorecer a los atacantes y provocar el descuido en los defensores.

La sala de guerra me vio aparecer a la mañana siguiente, muy temprano, para vigilar el desarrollo de los desembarcos, que en lo concerniente a las Fuerzas británicas, se desarrollaban bien. Desgraciadamente, los norteamericanos tenían dificultades en una playa (Omaha).

Por supuesto, en el Almirantazgo estábamos vivamente interesados en contrarrestar cualquier intento de interferir por la mar, ya que el Canal y los fondeaderos frente a las playas estaban abarrotadas de buques, lo que representaba un blanco tentador. En la tarde del 7 de junio, el primer ministro me advirtió por teléfono que preveía que Doenitz ordenaría a sus submarinos asumir todos los riesgos para atacar nuestro tráfico. Le contesté que nosotros les proporcionaríamos cuantos riesgos estuvieran dispuestos a asumir.

Mientras tanto, lo submarinos alemanes habían comenzado a manar, como un torrente, desde los puertos del golfo de Vizcaya, navegando a toda velocidad en superficie, para alcanzar nuestros convoyes del Canal. Todo el área se había llenado con aviones del Coastal Command y de la RAF, y desde el 7 hasta el 10 de junio, atacaron día y noche, a 23 «U-boote», hundiendo seis y averiando a algunos más.

Casi todas las noches se produjeron salidas nocturnas de los «U-boote», desde Le-Havre y Cherburgo y violentos encuentros con nuestros torpederos y cañoneros. Había, también, destructores enemigos en Brest, y en las primeras horas del 9 de junio, la X Flotilla de Destructores, operando bajo las órdenes del comandante general de la zona de Plymouth, entró en contacto con cuatro buques alemanes. Tras una intensa acción, fueron hundidos tres destructores germanos y averiados seriamente los otros.

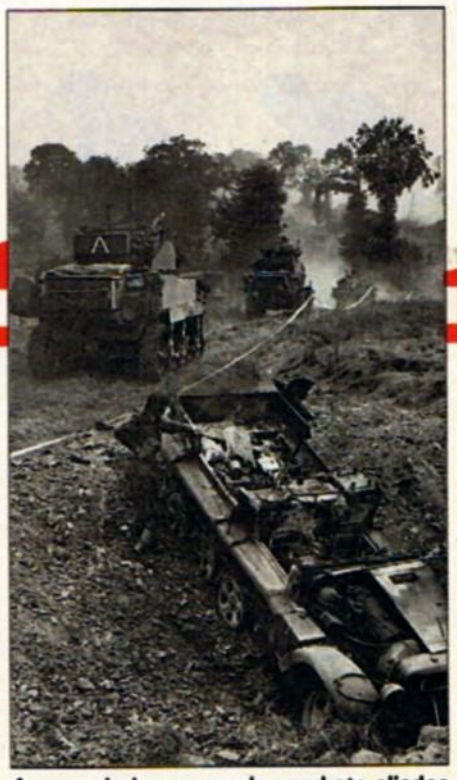
Pero indudablemente, la amenaza más seria para nuestro tráfico en el área del asalto procedía del minado llevado a cabo por los «U-boote» y por aviones en vuelo rasante. Los alemanes, con su ingenio habitual, fabricaron dos nuevos tipos de minas, ambas activadas por la reducción de presión producida cuando un barco pasaba encima de ellas. Las minas causaron un gran número de bajas en nuestras filas.»

(El almirante Cunningham ostentaba el cargo de lord del Almirantazgo el «Día D».)

(Andrew Cunningham. «A sailor's odyssey». Hutchinson & Co. Ltd.)

Un puesto avanzado de ametralladora alemán protegido por las rocas en Normandía

Un británico atiende a un herido alemán



Avance de las carros de combate aliados

General Arnold: «Borramos a la Luftwaffe de los cielos franceses»

El general norteamericano Henry Arnold, jefe del Estado Mayor del Aire, en el Mando Combinado aliado, y el hombre que transformó la USAAF –Fuerza Aérea estadounidense– en los años de la contienda, relata la eficaz cobertura aérea prestada antes y durante la invasión de Normandía:

«Cuando a finales de 1943 y principios de 1944 pude, al fin, facilitar a la VIII Fuerza Aérea cazas de gran autonomía –aviones P-47 Thunderbolt, P-38 Lightning y especialmente P-51 Mustang– la Luftwaffe estaba acabada. Durante el resto del año se libraron combates muy duros, pero a partir de la gran semana del 20 de febrero, en la que creímos que al fin se había roto la espina dorsal de la fuerza aérea alemana, desapareció toda duda acerca de cómo iba a terminar aquello.

Aunque los Me-109 y los Fw-190 continuaron atacando durante algún tiempo, la mayor parte de ellos fueron destruidos. Con el enorme peso de nuestra fuerza de bombardeo, ya equipada con los modelos más modernos de aparatos de radar, que les permitía actuar incluso con mal tiempo, y sin una masa móvil de caza enemiga, capaz de enfrentárseles en cada misión, nuestros bombarderos pudieron sobrevolar Europa casi a capricho.

Ya no fue necesario preocuparse mucho de las fábricas de aviones. Cuando era necesario vigilar la nueva producción de aviones Me-262 de propulsión a chorro o machacar las instalaciones reconstruidas, como tuvo que serlo el 9 de abril de 1944 la gran fábrica Focke Wulf en Mairenburg, se hacía y en paz.

Sólo interrumpimos estas actividades para concentrar nuestros esfuerzos durante unas pocas semanas a aquellos preparativos de "interdicción" con vistas al «Día D» en Normandía, que han pasado a ser clásicos en todos los tratados de historia de la guerra: aquel aislamiento del campo de batalla que lograron los cazabombarderos y bombarderos medios de la IX Fuerza Aérea en cuanto lo permitía su autonomía, mientras los bombarderos pesados de la VIII Fuerza y de la RAF destruían más allá los puentes y puntos débiles de la red de comunicaciones en el Oise y el Loira.

Aquello hizo que una división "panzer", que normalmente hubiera podido trasladarse a Normandía en unas pocas horas, tuviera que invertir quince días en llegar al frente.

Cuando nuestras fuerzas invasoras desembarcaron, por fin, el 6 de junio, no sólo no encontraron oposición por parte de la Luftwaffe en la zona del asalto, sino en todo el camino a través de Francia y en la misma destrozada Alemania, salvo algunas muestras de resistencia esporádica. Por amargas que hubieran podido resultar aquellas playas para los hombres que componían la flota de la invasión, la fuerza aérea alemana no se encontró allí.»

(General Henry Arnold. «Misión Universal». Escuela Superior del Aire.)

Los protagonistas del «Día D»

Viene de pág. 995)

tar las líneas de suministro y comunicaciones alemanas en Francia. Logró concentrar más de nueve mil aviones en los cielos normandos.

Mariscal de Campo Erwin Rommel

Comandante del Grupo de Ejércitos B. El que probablemente era el único general alemán capacitado para hacer frente a la invasión aliada se encontraba el «Día D» de permiso en Alemania. Cuando Rommel regresa a Normandía, los aliados han consolidado ya sus posiciones en la cabeza de playa y es demasiado tarde, pues, como él mismo pregonaba, «sólo era posible rechazar el asalto durante las primeras horas de ataque». El día 17 de julio su coche sería alcanzado por un caza británico, resultando gravemente herido.

Mariscal de Campo Gerd von Rundstedt

Comandante en jefe de las fuerzas alemanas del Oeste. Sostenía, en contra de la opinión de su subordinado Rommel, que los aliados debían ser detenidos y vencidos en el interior. Lo cierto es que sus planes fracasan y es reemplazado por Kluge el 2 de julio.

General Alfred Jodl

Jefe de Operaciones del «Oberkomando der Wehrmacht» –Alto Mando alemán–. Convencido de que la invasión del 6 de junio no era sino una operación de diversión, no se atrevió a despertar a Hitler hasta casi las doce del mediodía, cuando ya habían transcurrido seis horas de lucha en las playas francesas. Tampoco fue capaz de tomar las medidas de urgencia pertinentes, solicitadas por Rundstedt y Rommel, para frenar el avance aliado.

Carga de un jeep en un planeador «Horsa» británico

Tanque inutilizado en Caen

Los interrogantes de Doenitz

«Recibí la noticia del desembargo en el estuario del Sena aquellas misma noche, a las dos de la madrugada. Entre las cinco y las seis de la mañana me llamó el representante de la Marina en el Cuartel General del Fürer, almirante Voss, y me comunicó que el Estado Mayor de la Jefatura de las Fuerzas Armadas vacilaba en enviar todas las divisiones disponibles inmediatamente a la zona de la invasión. Hice que me pusieran al habla con el general Jodl y le dije que consideraba el desembarco en el estuario del Sena como el gran desembarco y que había que replicar a toda prisa con nuestras contramedidas. Me explicó que el jefe del Oeste tenía sus dudas sobre si se trataría del gran desembarco. Salí volando para el Cuartel General.

En la reunión militar que se celebró entonces para examinar la situación le comuniqué a Hitler que, a juicio mío, el adversario no volvería a realizar nuevos desembarcos en Bretaña y que, por tanto, al menos las divisiones allí estacionadas deberían ser enviadas inmediatamente a la zona del estuario del Sena.

Como jefe de la Marina de Guerra yo no podía ejercer influjo alguno sobre el Ejército de operaciones en la zona de invasión.» (...)

«El aclarar completamente los problemas relacionados con la invasión exigiría que se tratasen también los puntos siguientes:

¿Qué influjo tuvieron sobre los preparativos de la defensa y sobre los planes para rechazar la invasión los puntos de vista mantenidos por el Ejército en el sentido de que lo probable sería que el adversario desembarcase en algún territorio del Somme?

¿Qué consecuencias se habrían seguido si, tanto para la construcción de las defensas como para la distribución de los grupos de ejércitos, antes de la invasión o en el curso subsiguiente a las operaciones después del desembarco, se hubisen adoptado, obrando en consecuencia, los puntos de vista de Rommel y de la Marina, en el sentido de que el adversario debía ser rechado en las mismas costas?

A pesar de la superioridad del adversario, ¿debieron cesar justamente en el día y en la noche antes de la invasión los servicios de reconomiento de la Marina

El análisis de Guderian

«Rommel había intensificado, desde que tomó posesión del mando del Grupo de Ejércitos "B" en Francia, la capacidad de defensa de la muralla del Atlántico en su zona (...).

Fueron instalados extensos campos de minas. Todas las tropas de su jurisdicción estaban ejercitadas en ocupar, en un tiempo mínimo, sus atrincheramientos correspondientes (...).

También ocurría que –al menos en la época de mi visita– tenía una opinión preconcebida sobre el previsible lugar de desembarco. Me aseguró varias veces que los ingleses y norteamericanos desembarcarían al norte de la desembocadura del Sommer. Rechazaba cualquier otra posibilidad y fundaba su parecer en que el enemigo, para tan difícil operación marítima con tan elevados contingentes, elegiría para los abastecimientos la distancia más corta entre los lugares de embarco y desembarco (...).

El 5 de junio Hitler se había acostado tarde, según costumbre, y nadie se atrevió a molestarlo cuando llegaron las primeras noticias. Jodl, el cual en su puesto dirigía las operaciones, no podía decidirse a dejar inmediatamente libres las reservas del OKW –que seguían siendo tres divisiones– porque no se sentía seguro de si el desembarco era la operación principal o si sólo se trataba de una finta (...).

La 21 División acorazada, que estaba junto al frente de invasión –en oposición al criterio del general barón Von Geyr– y con la aprobación de Rommel, fue obligada a contraatacar desde el primer momento y desaprovechó el instante oportuno para atacar a las tropas inglesas aerotransportadas (...).

El desconocimiento de muchos altos mandos respecto al empleo de los carros de combate, las órdenes terminantes de marchar de día bajo la acción de la aviación enemiga, especialmente en la División Panzerehr, el empeño en contraataques frontales en la zona de la superioridad de fuego de la artillería de los barcos pulverizaron prematuramente la única arma con capacidad de combate que el Reich podía oponer a la invasión (...).

La defensa de la invasión hubiera sido facilitada esencialmente si Hitler y el OKW hubieran dado su aprobación a las propuestas del general barón Von Geyr y mías, como general inspector de las tropas acorazadas, de disponer todas las Divisiones acorazadas y blindadas de granaderos del teatro de guerra occidental en dos grupos, uno al norte y otro al sur de París, y una más cuidadosa preparación de las marchas de noche hacia el frente de invasión.

Los norteamericanos entran en Cherburgo tras un duro asedio

Aprovisionamiento de material aliado en las playas galas

y del arma aérea, cuando en aquellos días se aguardaba con toda probabilidad un desembarco enemigo?

¿Qué habría sucedido si tanto el Alto Mando del Oeste, como también Hitler o el Alto Mando de las Fuerzas Armadas hubiesen considerado que el desembarco realizado en el Sena era realmente la invasión principal y hubiesen obrado en consecuencia? Una investigación práctica sobre estas preguntas podría, a mi criterio, llevar a la conclusión de que la invasión no habría triunfado incondicionalmente a pesar de la superioridad aérea enemiga.

Pero después que la invasión hubo conseguido sus fines el frente de guerra se amplicó en forma considerable. Militarmente la contienda no podía ganarse ya. La paz no era posible porque el adversario sólo la concedía mediante la destrucción de Alemania. El soldado tenía que seguir luchando.»

(«Diez años y veinte días». Karl Doenitz. Editorial Luis de Caralt).

Pero también de la organización ordenada últimamente se hubiese podido alcanzar más rendimiento con una dirección de objetivos más definida. Aún el 16 de junio, dos semanas después del comienzo de la invasión, estaban la 116 División acorazada entre Abbéville y Dieppe, en la costa; la 11 División, en Burdeos; la 9 División acorazada, en Avignon; la División acorazada «Das Reich», de las SS, en guerra de guerrillas en el sur de Francia, mientras las restantes, aumentadas con las Divisiones acorazadas transportadas del Este (9 SS y 10 SS) habían consumido sus fuerzas en duros ataques frontales sometidos al fuego de la artillería de los buques.

Sin tener en cuenta las Divisiones acorazadas, estaban también inactivas siete Divisiones de Infantería al norte del Sena, en la proximidad de la costa, esperando un desembarco que nunca llegó.»

(«Recuerdos de un soldado». Heinz Guderian. Editorial Luis de Caralt.)

El testimonio del Mariscal Rommel a través de su hijo

En junio de 1984, con motivo de la celebración del XL aniversario del desembarco aliado de Normandía, la revista francesa «Le Figaro» publicó un número especial conmemorativo en el que se incluía un testimonio de primer orden: una entrevista con Manfred Rommel, hijo del famoso mariscal y actual alcalde de Stuttgart, quien rememoró los últimos recuerdos de su padre, así como su reacción ante el desembarco aliado.

Manfred Rommel recuerda que «en la mañana del día 4, mi padre partió de su Cuartel General en Roche-Guyon con destino a Freudenstadt, en la Selva Negra». Se trataba del primer permiso que el veterano mariscal recibía en varios meses, que aprovecharía para celebrar en familia el cumpleaños de su esposa. Aunque Manfred mantiene que «el objetivo esencial era encontrarse con Hitler en Berchtesgaden, con el fin de establecer un plan de defensa de las costas francesas».

El día 5 de junio, mientras la flota de invasión aliada se aproximaba a Normandía, Rommel permaneció todo el día con su mujer e hijo. «El día 6, el teléfono sonó a las siete y media de la mañana. Era Speidel, el jefe del Estado Mayor de mi padre en Francia. Le anunció que se habían producido lanzamientos aerotransportados enemigos sobre Normandía, pero no supo precisar si se trataba de la "verdadera invasión". En un primer momento el mariscal duda sobre la naturaleza de la fuerza, pensando en una maniobra de diversión enemiga.»

«Mi padre pidió a Speidel que le llamara para confirmarle las características de la operación –continúa recordando Manfred Rommel–. Pero lo cierto es que fue mi padre quien, a las diez de la mañana llamó a Speidel y éste le confirmó el desembarco en las playas. Para entonces, mi padre ya había decidido anular su entrevista con Hitler y regresó inmediatamente a su puesto de mando en Francia.»

La Resistencia francesa, el invitado anónimo en Normandía

Los miembros de la Resistencia prestaron un apoyo fundamental a la invasión aliada. Primero, desde un punto de vista meramente numérico, pues se estima que unos 50.000 hombres a lo largo de la «muralla del Atlántico» colaboraron en el desembarco de una u otra forma. En segundo lugar, individualmente, al llevar a cabo una labor de información enviada a la Inteligencia aliada, en Londres, sobre despliegue y movimiento de tropas germanas, fotografías, mensajes cifrados e, incluso, conversaciones de altos mandos alemanes.

Los meses anteriores al desembarco, los resistentes ejecutaron sabotajes de todo tipo: voladuras de puentes, descarrilamientos de trenes y asesinatos de oficiales. Siguiendo, puntualmente, las directrices marcadas por el Estado Mayor aliado.

Sin embargo, la Resistencia francesa nunca fue realmente una organización homogénea, sino que –como relatamos en el fascículo 45 del coleccionable, dedicado monográficamente a la resistencia contra la ocupación– estaba integrada por muy diversos grupos. La mayoría de ellos recibieron ayuda, por medio de armas y suministros, de las principales potencias aliadas, sobre todo por parte de Gran Bretaña, en abierta cooperación con agentes de la «Francia Libre», los hombres del general De Gaulle.

El día 4 de junio, la angustiosa espera

Cañones madera alemanes, idea de Rommel

Playa «Omaha», sangre norteamericana

Entre las ocho y las nueve de la mañana del 6 de junio, las fuerzas norteamericanas cuyo objetivo era la playa de Omaha se encontraban en una posición tan peligrosa, que su comandante, el general Omar Bradley, consideró la posibilidad de hacerlas retroceder.

El bombardeo de las posiciones enemigas por los buques y la aviación, previo a la Hora H (seis y media de la mañana), había resultado ineficaz. La mayoría de los carros anfibios se hundieron a causa del mal estado de la mar. La playa pronto se cubrió de cadáveres y vehículos destrozados por el intenso fuego de las defensas alemanas.

La oposición era muy superior a la que los veteranos de la 1.ª División de Infantería estadounidense esperaban hallar, ya que la 352 División germana se había trasladado a la zona, para realizar maniobras.

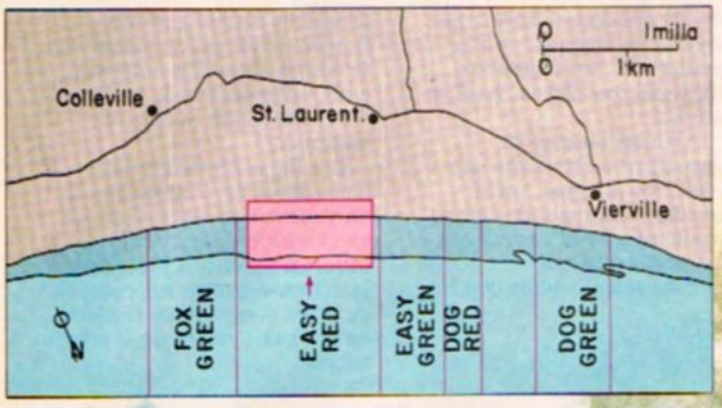
Completando el ambiente de confusión y caos que reinaba en la playa normanda, oleadas de buques diversos desembarcaban hombres y vehículos donde podían. Los planes y horarios proyectados para el asalto se fueron al traste inmediatamente.

Ésta era la escena protagonizada en el sector denominado «Easy Red», la parte central de Omaha, momento en que Bradley evaluó sus opciones. Decidió no retroceder y con la llegada de los carros y de la artillería, y el apoyo de los destructores, la maltrecha infantería logró poco a poco y con un alto coste en bajas, avanzar hacia las colinas de la costa, estableciendo, finalmente, una cabeza de playa.

La zona de desembarco se extendía a lo largo de 6 kilómetros entre Vierville, al oeste, y Colleville, al este. La costa normanda se caracteriza por sus agrestes colinas, de hasta 46 metros de altura, que ofrecían excelentes posiciones defensivas a los alemanes.

En sus cimas habían instalado ocho cañones pesados, 35 cañones

en las arenas normandas



antitanques y 85 ametralladoras, además de posiciones fortificadas (2). En las laderas desplegaron alambradas que dificultaban el ascenso del enemigo (3). La infantería alemana disponía de armas ligeras, granadas y morteros.

El área comprendida entre la falda de la colina y el muro de hormigón estaba minada y protegida también por alambradas (4). Sin poder contar con el apoyo de vehículos blindados para despejar dichos obstáculos rápidamente, los hombres del 16 Regimiento de Infantería

(5) quedaron al descubierto ante las defensas germanas.

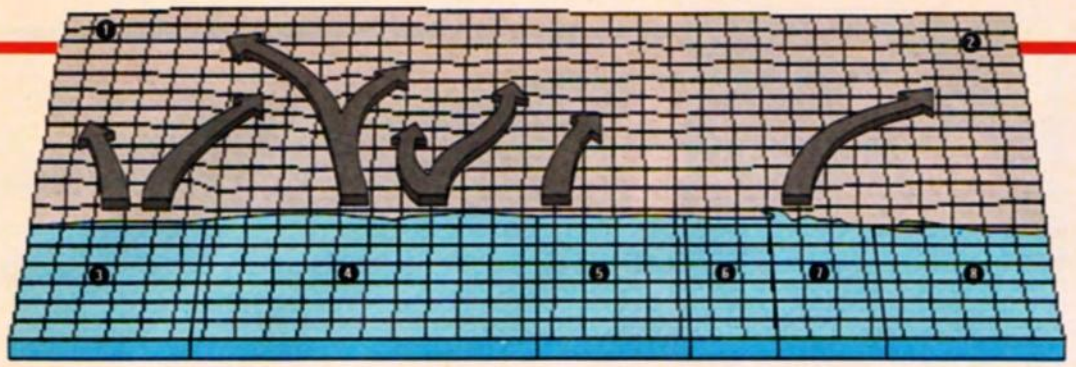
En el agua, los aliados se vieron sorprendidos por la presencia de multitud de barreras, algunas con minas acopladas a ellas (6). Sin embargo, los llamados «erizos» (7), paradójicamente, sirvieron de abrigo a los soldados norteamericanos en su avance.

Tan sólo unos pocos tanques anfibios (8) del tipo Sherman, con dirección asistida, alcanzaron la costa en un primer intento, resultando insuficientes para desmantelar las defensas alemanas. Pero a medida que transcurría la mañana fueron llegando más carros y artillería (9), emplazados rápidamente en posición de tiro.

Una vez ven tierra, el banco de arena (10), que recorría toda la extensión de la playa, era la única protección de que disponían las tropas norteamericanas. Para progresar en terreno firme era necesario abrir zanjas que permitieran el paso de los blindados. Sólo a las diez de la mañana, con la marea alta, los ingenieros consiguieron dichas zonas de acceso.

Algunas lanchas de desembarco estallaron por impactos directos, otras quedaron destrozadas en su parte inferior al chocar con los obstáculos que permanecían ocultos con la subida de la marea. Los equipos de demolición habían logrado despejar algunas franjas de playa, de modo que se formó ante ellas auténticos embotellamientos de lanchas desembarcando hombres y material.

Las bajas norteamericanas en la playa de Omaha fueron muy elevadas, especialmente en el sector «Easy Red». Muertos y heridos yacían en la arena, mientras los cuerpos de otros compañeros flotaban en el agua y restos de lanchas cubrían la orilla.



La playa de Omaha, situada entre los pueblos de Coleville (1) y Vierville (2), tenía una longitud de 6 kilómetros. La totalidad de la zona de desembarco estaba rodeada de alturas fortificadas. Esta parte de la costa de Normandía era el objetivo de dos regimientos de Infantería norteamericana, y fue dividida en seis sectores. El 116 Regimiento desembarcó en «Dog Green» (8), «Dog White» (7). «Dog Red» (6) y «Easy Green» (7), mientras el 16 Regimiento lo hizo en «Easy Red» (4) y «Fox Green» (3). El escritor Ernest Hemingway, que se encontraba en Fox Green, narró un sobrecogedor relato sobre esta auténtica carnicería. Las flechas indican la dirección que siguieron las tropas norteamericanas tierra adentro, tras superar las playas.

Robert Capa, el ojo crítico de un fotógrafo en Normandía

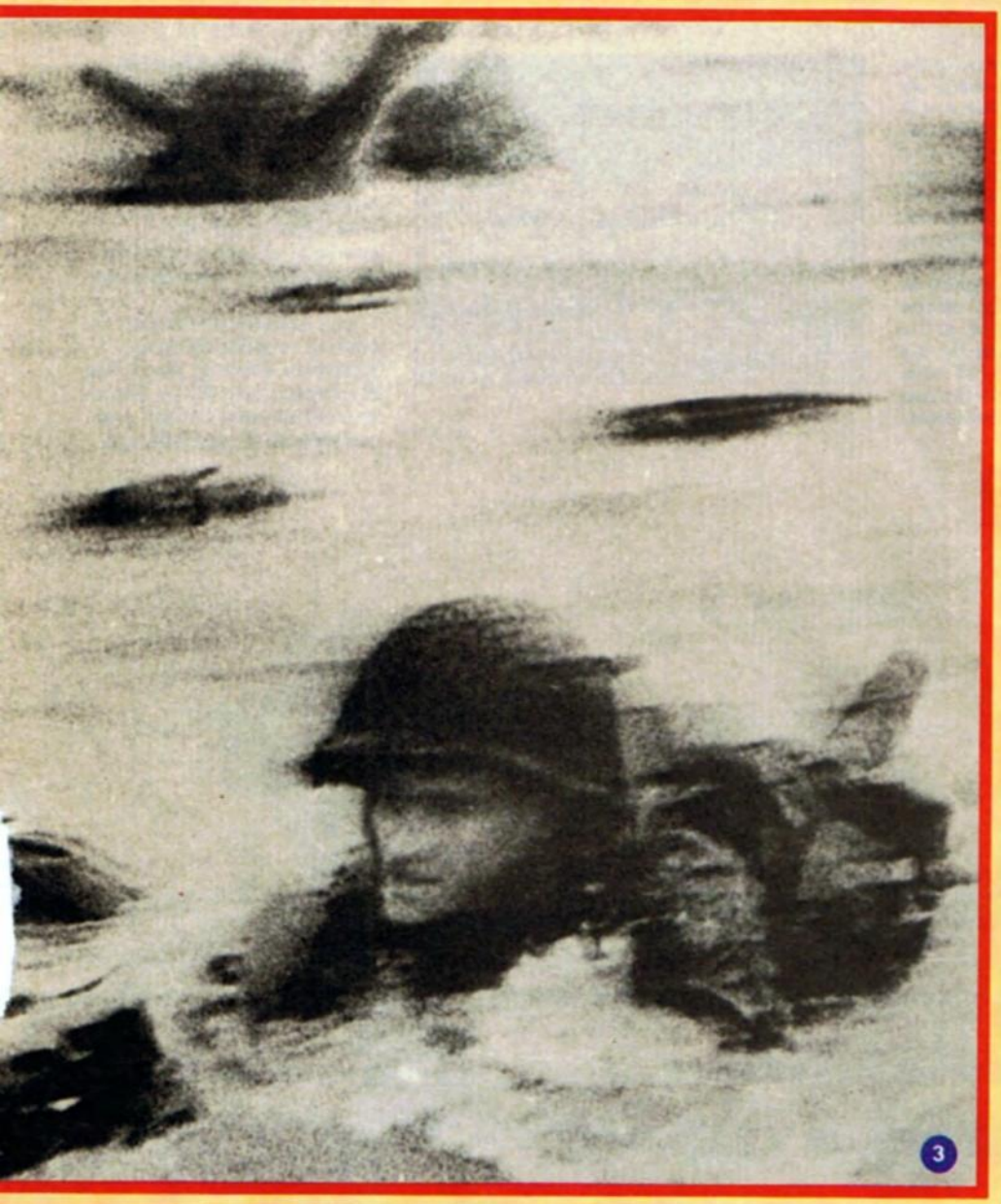
El hombre que vivió como reportero gráfico cinco guerras a lo largo de su vida y que fue a morir trágicamente en Indochina, al pisar una mina, no faltó a la cita con la historia, en Normandía. La guerra civil española significó su bautismo de fuego, inmortalizando la crudeza del conflicto en la mítica imagen del miliciano alcanzado en el asalto. Sirvan sus fotos como homenaje a una vida al filo de la noticia, del riego y del éxito.

1

2

5

6

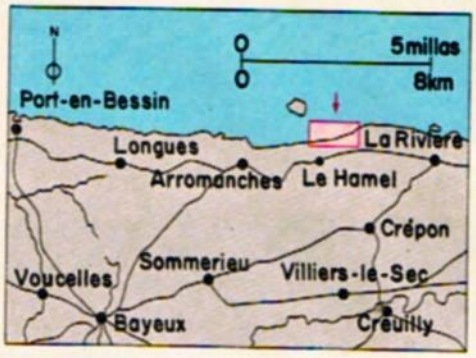


1.–Robert Capa con uniforme de corresponsal.
2.–Pescadores franceses observan los cadáveres en la playa «Omaha».
3.–La primera instantánea del desembarco.
4.–Un paisano francés ofrece vino a las tropas aliadas.
5.–Misa en el cementerio norteamericano.
6.–El precio de la ocupación.
7.–Combate en Cherburgo.
8.–Granville, 31 de julio de 1944.

(Fotos del libro «Photographs». Robert Capa/Cornell Capa, 1985)

Playa «Gold», los sajones

Los desembarcos británicos en la playa «Gold» empezaron a las siete y veinticinco del día 6 de junio. En el flanco derecho, las Compañías A y B del 1 Batallón, el Regimiento de Hampshire, iban en vanguardia. Seguían las compañías C y D con una diferencia de veinte minutos, que como recoge el dibujo, sufrieron el acoso del intenso fuego de la Infantería alemana, al aproximarse a las defensas costeras. El desembarco habría podido ser repelido por la 352 División germana, alguna de cuyas unidades ocupaba la zona, de no ser por la utilización de los carros de Hobart –«Funnies»–, que permitieron a los «Hampshires» abrir una brecha a través de las alambradas y de los campos minados, al este del pueblo de Le Hamel, una posición fuertemente defendida por los soldados alemanes.



Le Hamel constituía un blanco formidable para los hombres del «Hampshire». El terreno era el típico de aquella región costera, una playa llana y arenosa, bordeada por dunas bajas. Una ligera pendiente conducía al malecón y a la plataforma de hormigón, en el interior.

Las baterías alemanas cubrían ángulos de fuego solapados sobre la playa. En el extremo este de Le Hamel se ocultaba una batería con cañones de 75 mm (8), con

asaltan la costa normanda

capacidad para batir toda la zona. Tropas con ametralladoras y fusiles ocupaban los edificios frente a la playa. El pueblo estaba protegido en todos sus flancos por un foso anticarro.

Los alemanes habían convertido toda el área en una fortaleza. Cerca de 2.500 obstáculos cubrían la playa, la mayoría de ellos de forma tetrahédrica (2) –conos triangulares de acero de 0,8 ó 1,2 metros de alto clavados en la arena–. Resultaban invisibles con la marea alta, pudiendo rasgar totalmente el fondo de las lanchas de desembarco.

Al final de la rampa arenosa se había colocado una barrera de alambradas delante de un muro de hormigón (7). Cuatro de los cinco tanques con mayales (3) fueron destruidos al avanzar hacia Le Hamel. La mar gruesa impidió que los tanques de dirección asistida llegaran por sus medios a la playa, teniendo que ser transportados por otras embarcaciones. Los hombres del «Hampshire» quedaron temporalmente sin el apoyo de las armas pesadas y una interrupción de las comunicaciones por radio les privó del apoyo de la artillería naval.

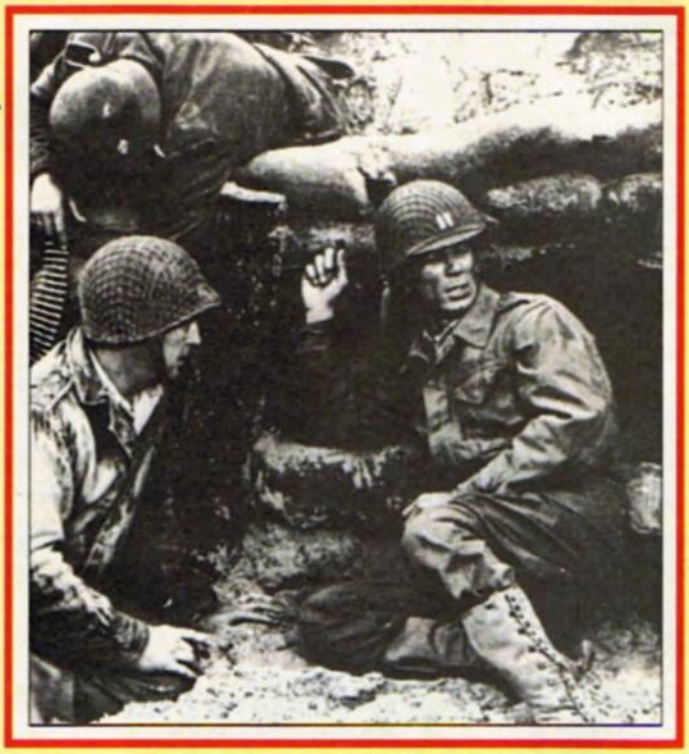
Los carros, tanto los Sherman (4) como los Funnles (1), llegaron a tierra en barcazas de transporte de carros (5). Mientras los blindados con mayales barrían la arena para detonar las minas, los Bobbins extendían sus esteras sobre el terreno blando. Los blindados «puentes» salvaban los cráteres y barreras anticarros. Las Compañías C y D (6) buscaron la protección del malecón. Lograron concentrarse al este de Le Hamel, y, a las nueve de la mañana, aprovecharon una abertura en el cinturón de alambradas para tomar el pueblo de Asnelles.

Le Hamel había sido tan fuertemente protegido, que los bombardeos aéreos y navales, llevados a cabo con anterioridad, no habían logrado destruir sus defensas. A media tarde –ocho horas después del desembarco–, tras forzar un avance por los flancos desde Asnelles, los «Hampshire» consiguieron ocupar el pueblo por la retaguardia, luego de librar violentos combates casa por casa.

CURIOSIDADES
SECRETOS
INTERROGANTES
SORPRESAS
ANECDOTAS

Cine: la guerra de ficción

Ficha técnica:
Título original: «The Longest Day».
Año: 1961.
Nacionalidad: Estadounidense.
Directores: Andrew Marton, Ken Annakin y Bernhard Wicki.
Intérpretes: Robert Mitchum, John Wayne, Henry Fonda, Richard Burton, Robert Wagner, Edmon O'Brian.
Basada en la novela de Cornelius Ryan.
Distribuidora: 20th Century Fox.
Blanco y negro.
«El día más largo»: una epopeya para la historia del cine.



Arriba, Robert Mitchum, junto a sus hombres en la playa «Omaha», en una de las escenas más realistas del filme. En el centro, concluido el primer asalto a las posiciones germanas, los oficiales norteamericanos preparan el avance hacia el interior. Junto a estas líneas, las tropas paracaidistas aliadas sorprenden a los alemanes

La inmortalización del desembarco aliado en Normandía ha constituido, sin duda, una de las más ambiciosas producciones cinematográficas realizadas hasta la fecha.

Contando con el asesoramiento de numerosos veteranos del «Día D», la película fue dirigida simultáneamente por tres directores: Ken Annakin, para las secuencias británicas; Andrew Marton, para las norteamericanas, y, por último, Bernhard Wicki, para las escenas alemanas. En cada una de ellas, los actores hablaban en la lengua correspondiente, confiriendo un aspecto mucho más verídico a la película.

Realizada con un apoyo logístico que rivalizó con el de la batalla original, el productor, Darryl F. Zanuck, logró que el propio Pentágono estadounidense aportara tropas de la OTAN estacionadas en Europa para trabajar como «extras» en la película, lo que originó no pocas protestas por parte de los mandos militares aliados —realizada en el verano del año 61, coincidió con la construcción del muro de Berlín.

Filmada en los escenarios originales, las escenas bélicas fueron tan cuidadosamente reproducidas que resulta casi imposible distinguirlas de las imágenes reales del desembarco, hábilmente intercaladas en la película.

Con un extenso reparto, en el que figuran grandes estrellas cinematográficas de la época, el filme recrea diversas facetas de la batalla, pero sobre todo narra la experiencia personal de los cientos de protagonistas entrevistados por Ryan en su día.

Probablemente, y debido al «exceso» de magníficos actores con que contó, es difícil apreciar en su justa medida el trabajo de cada uno de ellos, ya que en algunos casos éstos aparecen en breves secuencias en las que el lucimiento personal está relegado a un segundo plano.

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes — D. L. M.-1463-1989